Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6172

15. 11. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Manuel Kiper, Gila Altmann (Aurich), Simone Probst, Antje Hermenau, Kristin Heyne und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Risiken des Finanzierungskonzepts für die Transrapid-Teststrecke im Emsland

Nach den heute vorliegenden Erkenntnissen birgt das Finanzierungskonzept für den Bau des Transrapids unverantwortliche Risiken für den Bundeshaushalt. Schon heute werden die Kosten für die Fertigstellung der Magnetschwebebahn auf bis zu 20 Mrd. DM geschätzt, während die Bundesregierung offiziell immer noch von einem Gesamtvolumen von 8,9 Mrd. DM ausgeht. Weitere finanzielle Lasten müßte der Bund tragen, wenn er sich – wie geplant – am Betriebsrisiko der Transrapid-Betreibergesellschaft beteiligen würde. Nun will sich der Bund an der Weiterführung des Versuchsbetriebs auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland bis 1999 und der technischen Nachrüstung dieser Strecke zusätzlich nochmals mit 200 Mio. DM beteiligen, weil die Neubaustrecke Berlin—Hamburg nicht vor dem Jahr 2002 für die für eine Zulassung notwendigen Aktivitäten zur Verfügung stehen soll.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten für das im Bericht der Bundesregierung an den Haushaltsausschuß vom 22. Oktober 1996 genannte neue Zulassungsprogramm für den Transrapid?

2. Warum wurde die Notwendigkeit der technischen Nachrüstung der Emsland-Versuchsstrecke erst jetzt erkannt?

3. Wer ist für eine mögliche fehlerhafte Kalkulation der Kosten und die Nachrüstung erst zum jetzigen Zeitpunkt verantwortlich?

4. Hält es die Bundesregierung für ihre Aufgabe, angesichts wahrscheinlich nicht einhaltbarer Zeitpläne beim Bau der Transrapid-Strecke Hamburg—Berlin und der damit einhergehenden abzusehenden Verzögerungen des notwendigen Zulassungsprogramms anstelle der eigentlich als Antragsteller hierfür zuständigen Transrapid-Gesellschaft Maßnahmen zur vorzeitigen Muster- bzw. Typzulassung sämtlicher Teilsysteme des Transrapids zu ergreifen und zu finanzieren?

5. Gedenkt die Bundesregierung derartige Unterstützungsmaßnahmen auch im Bereich der konventionellen schienengebundenen Fahrzeuge bzw. Systeme einzuführen, damit eine Schlechterstellung von Firmen bzw. Firmenkonsortien gegenüber der Transrapid-Betreibergesellschaft vermieden wird, die sonst – wie beispielsweise die Firma Talbot anläßlich der Typzulassungsprüfung des „Talent" – regelmäßig auf ausländische Hochgeschwindigkeits-Teststrecken u. a. in Tschechien ausweichen müssen?

6. Welche Rückschlüsse für die Seriosität der Transrapid-Planung zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß der erste Streckenabschnitt nunmehr nicht vor dem Jahr 2002 zur Verfügung stehen wird?

7. Warum beteiligt sich die Industrie, die Nutznießerin der Investitionen ist, nicht bzw. nicht in größerem Umfang an den zusätzlich erforderlich werdenden Kosten?

8. Welche Firmen verbergen sich im genannten Bericht hinter dem Sammelbegriff „Industrie"?

9. In welchen Haushaltstiteln kommt es im Vergleich zur bisherigen Planung zu Kürzungen oder Streichungen, damit die zusätzlichen 200 Mio. DM für die Emsland-Versuchsstrecke finanziert werden können?

10. Kann ausgeschlossen werden, daß die Transrapid-Versuchsstrecke im Emsland den Bundesetat darüber hinausgehend belasten wird?

11. Wenn ja, ist es richtig, daß der Testbetrieb im Emsland über das Jahr 2005 hinaus verlängert werden soll?

    Ist hierzu bereits ein Genehmigungsantrag gestellt worden, ggf. mit welchem Tenor?

12. Wenn nein, wer trägt ggf. die Kosten für die Weiterführung des Betriebs über das bisher geplante Ende des Versuchsstadiums hinaus?

13. Ist es richtig, daß der Bau der Magnetbahnstrecke Berlin—Hamburg als Referenzstrecke nicht ausreicht, um den Transrapid weiterzuentwickeln?

    Welche Gründe werden hierfür angeführt?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vergleichbarkeit der Testbedingungen auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland mit den Bedingungen im geplanten Fahrbetrieb zwischen Hamburg und Berlin, insbesondere

    a) beim Winterfahrbetrieb, bei dem bekanntermaßen erhebliche klimatische Unterschiede zwischen dem nahezu schneefreien Weser-Ems-Raum und der Großklimazone um Berlin bestehen,

    b) beim Begegnungsverkehr, bei dem aufgrund verschiedener Fahrwege bei der Teststrecke und beim Neubau der Strecke Hamburg—Berlin die Fahrwegzulassung erhebliche Unterschiede aufweist,

c) bei Notfall- und Evakuierungsplänen, die unter derart unterschiedlichen Bedingungen erprobt werden sollen?

15. Welchen Anteil wird der gesamte Transrapid-Komplex aufgrund der aktuell vorliegenden Zahlen in den Jahren 1996, 1997, 1998 und 1999 an der Gesamtförderung des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) für die Forschung und Entwicklung auf dem Sektor der Bahntechnologien haben?

16. Wie vereinbart die Bundesregierung die Aufwendung von Mitteln aus dem Haushalt des BMBF zur Muster- und Typzulassung sämtlicher Teilsysteme des Transrapids mit den durch Bundesminister Jürgen Rüttgers gesetzten neuen forschungspolitischen Akzenten, die in dem Leitbild „Mobilität dauerhaft erhalten . . ." (Bericht der Bundesregierung an den Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung, Drucksache 13/456, S. 9ff.) erläutert werden, wonach künftig integrierte Lösungen zur Sicherung einer nachhaltigen und umweltgerechten Mobilität hohe Priorität genießen sollen, während der Transrapid eine verkehrstechnische Insellösung darstellt, die u. a. mit Konzepten zur Modernisierung des schienengebundenen Verkehrs (insbesondere der Kombinierte Verkehr) nicht vernetzbar ist?

17. Stellt die Aufwendung von Mitteln aus dem Haushalt des BMBF für den Transrapid nicht eine „technikorientierte Förderung einzelner Komponenten" dar, auf die laut BMBF-Bericht an den Haushaltsausschuß weitgehend verzichtet werden soll?

18. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß mit diesem Mitteleinsatz und diesen Prioritäten die Weiterentwicklung von Rad-/Schiene-Systemen in Deutschland noch eine realistische Chance hat?

19. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund der aktuellen Mittelkürzungen und der Umschichtung zugunsten des Transrapids den in der Bahnforschung unabweisbaren Bedarf für Güterumschlag/Kombinierter Verkehr, Lärmschutz und Benutzerfreundlichkeit noch annähernd decken?

20. Soll die Deutsche Bahn AG sich nach Auffassung der Bundesregierung nicht nur an der Transrapid-Betriebsgesellschaft beteiligen und sich so selbst Konkurrenz zu machen, sondern darüber hinaus die in Frage 19 angesprochenen Aufgaben künftig auch noch faktisch allein wahrnehmen?

Bonn, den 14. November 1996

Dr. Manuel Kiper
Gila Altmann (Aurich)
Simone Probst
Antje Hermenau
Kristin Heyne
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333